

Amedeo Neculcea, GFR: Viitorul transportului feroviar de marfă este containerizarea

7 august 2021



Grup Feroviar Român (GFR), companie fanion a grupului Grampet, este cel mai mare operator feroviar privat din România, deținând o cotă de piață de aproximativ 30% și o poziție strategică în industrii cheie precum petrol & gaze, acolo unde

este lider de piață, dar și pe segmente precum construcții sau agricultură.

Într-un interviu pentru Intermodal&Logistics, Amedeo Neculcea, director general adjunct al GFR ne-a vorbit despre provocările anului trecut și cele din prima jumătate a acestui an din perspectiva unui operator feroviar care operează zilnic în jur de 100 de trenuri de marfă, cu mii de vagoane și sute de angajați, cum arată viitorul transportului feroviar de marfă, soluții de pregătire a personalului în acest sector și planuri de investiții.

Intermodal&Logistics: Cum a fost anul 2020 pentru GFR și cum se prezintă prima jumătate a anului?

Amedeo Neculcea: 2020 a fost o perioadă dificilă și paradoxală, pentru că ne-am confruntat cu ceva ce nu s-a mai întâmplat în decursul vieții noastre. În transportul de mărfuri avem de-a face întotdeauna cu elemental surpriză pentru că lucrăm într-un mediu extern, expus, și se întâmplă lucruri care te obligă la eforturi de adaptare continuă. Pandemia ne-a obligat să ne protejăm de un pericol straniu, invizibil, dar putem spune că am gestionat cu succes situația. Am organizat o echipă de management al crizei, care a emis în acea perioadă peste 50 de decizii, am reorganizat activitatea și am identificat soluții pentru a garanta condiții de lucru în siguranță, în primul rând pentru personalul itinerant, pentru toate prestațiile cerute de clienții noștri. Nu am pierdut niciun transport în acea perioadă.



Ca urmare a restricțiilor de mobilitate a scăzut cererea de produse petroliere și, implicit, și volumele transportate de noi. În plus, 2020 a fost un an secetos, astfel că și volumele de cereale transportate au fost mai reduse, însă pot spune că ne-am mișcat mult mai bine. Pentru că rețeaua feroviară a fost mai puțin solicitată în acea perioadă, traficul de călători a scăzut și numărul de restricții a fost mai mic, a crescut viteza de deplasare a mărfurilor și am utilizat mult mai bine resursele disponibile. Prin creșterea vitezei și reducerea costurilor, am reușit să compensăm scăderea traficului de mărfuri. Per total, anul 2020 a fost unul bun. În 2021, într-adevăr, a început să se simtă că economia începe să-și revină, iar lucrurile par să fie pe un drum ascendent. Pandemia ne-a afectat negativ prin prisma scăderii numărului de angajați. O parte dintre mecanicii de tren pensionari, care erau reangajați, au decis să nu își pună în pericol sănătatea și au renunțat la locurile de muncă. În acea perioadă nu s-a perceput un recul al activității din acest motiv, dar anul acesta, pe măsură ce traficul revine la normal, ne confruntăm cu dificultățile fenomenului respectiv.

Intermodal&Logistics: Ce demersuri ați făcut pentru a compensa această lipsă de personal?

Amedeo Neculcea: În 2020 școlile s-au închis, însă noi am reușit să deschidem... școli de mecanici. Cu ajutorul CENAFER am găsit o soluție pentru a face pregătirea teoretică a mecanicilor de locomotive online, capacitatea de calificare teoretică crescând substanțial. Astfel, dacă în anii anteriori reușeam să pregătim maximum 40 de mecanici într-un an, în 2021 reușim să finalizăm calificarea a 140 de mecanici. Acum ne străduim

să îi integrăm în activitate. Până vor ajunge la maturitate profesională și vor deveni mecanici I în conducere simplificată, în doi ani și jumătate sau trei ani, trebuie trecuți prin diferite etape de formare, alături de personal de training specializat. Aici va fi provocarea noastră în următoarea perioadă.

Intermodal&Logistics: Cum a evoluat cererea pentru transportul feroviar de marfă în această perioadă? Remarcați o accelerare a procesului de tranziție de la rutier la feroviar în rândul companiilor din România?

Amedeo Neculcea: Pandemia nu a adus schimbări majore în preferințele clienților și în tranziția către transportul feroviar, nu au fost solicitări atipice în această perioadă. Se remarcă totuși un interes în rândul unor companii pentru trecerea către transportul feroviar de marfă, dar care, fără a oferi o calitate ridicată a serviciilor, nu se poate concretiza. Dacă noi, ca industrie de transport feroviar, nu reușim să le asigurăm clienților un nivel anume al calității prestației, vor rămâne la distanță. Câtă vreme infrastructura are capacități insuficiente și sunt lucrări de anvergură care îngreunează traficul, nu reușim să fim atât de competitivi pe cât ar trebui să fim. În domeniul feroviar se pot face multe îmbunătățiri prin niște investiții inteligente în creșterea capacității infrastructurii cu efect imediat în fluența traficului de mărfuri.



Ceea ce sperăm cu toții este ca sistemul de transport să se adapteze viitorului în care, prin intermodalitate, transportul feroviar va fi înaintea tuturor într-o relație de complementaritate cu transportul rutier, și doar în plan secundar, într-un context competițional. Niște terminale intermodale construite în baza unei strategii naționale și continentale,

conectate prin rețele de infrastructură performante, ar asigura cu adevărat succesul conceptului de dezvoltare teritorială durabilă, aflat într-o relație de condiționalitate cu cel de intermodalitate.

Intermodal&Logistics: Pentru că ați amintit de infrastructură, unde sunt cele mai mari blocaje în prezent, pentru că se desfășoară diferite lucrări sau sunt anunțate noi lucrări care îngreunează traficul, evident?

Amedeo Neculcea: În ceea ce privește blocajele pe calea ferată, ne confruntăm și aici cu o situație (aparent) paradoxală, mai greu de explicat, în sensul în care se circulă mai

bine pe rutele unde nu s-au făcut lucrări de modernizare și avem dificultăți majore pe rurile modernizate. Noi mergem către Dornești, stație de frontieră în nord-estul țării cu o viteză a mărfii de circa 9-10 km/h, în timp ce către Curtici- Arad media vitezei comerciale a mărfii în 2019 a fost de 3,86 km/h. De ce? Pentru că modernizarea pe zona Curtici- Arad a însemnat reducerea numărului de linii. După modernizare am constatat că avem cu 40% mai puține linii de cale ferată, ceea ce conduce la numeroase blocaje. Să nu uităm, vagoanele de marfă staționează 80% din timp, conform tehnologiilor specifice, și pentru aceasta trebuie prevăzute linii adecvate care să permită staționarea vagoanelor, a trenurilor.

Închipuiți-vă Bucureștiul în care ar dispărea 40% din locurile de parcare. Ce s-ar întâmpla pe arterele capitalei? Ar staționa mașinile pe străzi, la întâmplare de multe ori, și traficul ar deveni mult mai dificil decât este acum, sau poate chiar imposibil... Și către Portul Constanța sunt probleme similare celei de la Curtici, rezultate în urma modernizării, însă anul acesta pot spune că au fost luate unele măsuri pentru eliberarea liniilor de cale ferată din proximitatea portului (Constanța Port Zona B) și ne așteptăm la îmbunătățirea situației după redarea lor circulației.

Intermodal&Logistics: Ați spus de viteza comercială a mărfii și nu viteza de deplasare a trenurilor, de care tot auzim vorbindu-se, atunci când sunt anunțate noi proiecte de infrastructură, de regulă 120 km/h.

Amedeo Neculcea: Da, se vorbește de creșterea vitezei trenurilor de marfă la 120 km/h, dar ca să fie atinsă e nevoie de un parc de vagoane care să poată suporta acea viteză. Dacă parcul are vagoane ce permit deplasarea la o viteză de maxim 100 km/h, doar cu atât se pot deplasa, indiferent de viteza admisă de infrastructură. Însă pentru noi ca transportatori, și inclusiv pentru clienți, nu este importantă neapărat această viteză maximă de deplasare a trenurilor de marfă, ci viteza comercială a mărfii, care ia în calcul intervalul de timp cuprins între momentul în care marfa este predată transportatorului feroviar și momentul când ajunge la destinație, iar aici sunt foarte mulți factori de luat în calcul: cât așteaptă vagoanele până se compune trenul, dacă vagoanele se detașează și se atașează la un alt tren, cât durează partea de transport pe ultima milă (manevra la destinație).

Viteza comercială a mărfii (ceea ce sistemul feroviar livrează clientului) este, de regulă, de două ori mai mică decât viteza comercială a trenului de marfă, care se calculează între momentul în care acesta pleacă din stația de compunere și cel în care sosește în stația de descompunere. Nu se întâmplă la fel în cazul transportului rutier, unde viteza cu care merge camionul este viteza cu care se deplasează și marfa, existând astfel o identitate a celor două concepte (viteza comercială a mărfii, respectiv viteza comercială a camionului). Viteza comercială a mărfii este indicatorul esențial al calității serviciului, este ceea ce simte clientul și aici transportul feroviar mai are multe de recuperat. Marea miză

a sectorului feroviar este să crească viteza comercială a mărfii și predictibilitatea transportului, bineînțeles, toate acestea în condiții de siguranță. Demersurile noastre trebuie să vizeze traversarea țării pe orice axă în maximum 24 de ore. Atunci vom putea spune că avem un transport feroviar de mărfuri competitiv.

Intermodal&Logistics: Ce investiții aveți planificate?

Amedeo Neculcea: Investim în permanență. Acum derulăm investiții în vagoane-cisternă, ce se construiesc la Reva Simeria, companie a Grupului GRAMPET, investim în remotorizarea locomotivelor de manevră diesel-hidraulice de 1.250 CP, atât după un concept integral al GFR, cât și după unul realizat de Reloc Craiova, care ne-a pus la dispoziție și o locomotivă de manevră electrică pe baterii, ce activează pe platformele industriale din jurul Ploieștiului și care este o idee cu totul nouă pentru România. Acestea sunt doar câteva exemple, pe lângă care merită precizată și preocuparea pentru digitalizare. Pe acest segment avem două direcții importante: optimizarea proceselor interne, pe de o parte, și creșterea transparenței în relația cu clientul, pe de altă parte. [Aplicația ETA Expert](#), pe care am lansat-o de curând, ne ajută să mai facem un pas în transparentizarea procesului de transport și să le oferim clienților informații în timp real cu privire la momentul estimat de sosire la destinație.

Sursa: <https://www.intermodal-logistics.ro/>